

Transports par tracteurs agricoles [suite]

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique**

Band (Jahr): **7 (1945)**

Heft 6

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1048960>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

TRANSPORTS PAR TRACTEURS AGRICOLES.

Transport de bois. (suite)

Il n'a toutefois des chances de réussir que s'il prouve que les **besoins du trafic ne sont pas satisfaits** dans la région en cause. Si la demande peut être exceptionnellement agréée, c'est l'autorisation pour transports de l'économie de guerre qui est accordée lorsqu'il s'agit de transports de bois s'étendant sur une courte période; une autorisation pour transports mixtes est délivrée dans les cas où il faut faire face à des besoins de trafic de longue durée.

Le détenteur de tracteur qui a l'intention de se consacrer de façon continue, exclusivement ou principalement, au transport rémunéré de bois ou d'autres marchandises ne demandera pas une autorisation pour transports mixtes. Ce qu'il veut en effet faire en ce cas, ce n'est plus effectuer des transports rémunérés, mais des **transports professionnels**. Aux termes de l'art. 7 de l'ACF, il est soumis aux dispositions ordinaires du STA. Par conséquent il doit, conformément à l'art. 31 de l'ordonnance III, faire part de son intention à l'Office fédéral des transports et demander l'autorisation d'ouvrir une nouvelle entreprise de transports. Point n'est besoin, pensons-nous, d'exposer ici par le menu la procédure à suivre ultérieurement, attendu que ce cas nous paraît devoir se produire assez rarement.

Le détenteur de tracteur qui sollicite une autorisation pour transports de l'économie de guerre, pour transports mixtes ou une concession pour transports professionnels, doit savoir qu'il ne peut commencer les transports projetés avant que sa demande ait été agréée. Il est passible de sanctions pénales s'il effectue auparavant des transports rémunérés ou professionnels. C'est pourquoi il faut présenter les demandes à temps et tant qu'elles sont pendantes, il est défendu d'exécuter des transports à titre onéreux; si le détenteur est en possession de la carte de transport verte, il doit se borner, en attendant que l'autorité ait statué sur sa demande, à effectuer des transports agricoles et forestiers occasionnels.

Pour terminer, un mot encore au sujet des **tracteurs appartenant aux communautés organisées** (par exemple aux coopératives agricoles). L'art. 4 de l'ACF leur accorde un statut particulier qui ne s'étend toutefois qu'aux transports effectués en relation avec l'exploitation des entreprises agricoles de leurs membres. D'autre part, ainsi que cela ressort de l'application relative à l'art. 4 de l'ACF, les transports forestiers sont exclus, ce qui n'est pas dû à un oubli mais au contraire est voulu. En conséquence, aucun transport de bois ne peut être effectué au moyen de tracteurs appartenant à des communautés organisées, même pas pour leurs membres. S'il faut en faire, la communauté doit au préalable demander une autorisation pour transports mixtes. Signalons à ce propos qu'il n'est pas délivré, pour les tracteurs appartenant à des communautés organisées, de cartes de transport vertes qui leur permettraient par exemple d'exécuter contre rémunération, dans le cadre précisé plus haut, des transports professionnels pour le compte d'autres commettants que leurs membres.

Transports de gravier et de tourbe.

Les travaux visés à l'art. 2 de l'ACF, en vertu duquel ils ne sont pas soumis au STA, ne se rencontrent pratiquement pas dans ce secteur. Ne forment exception que les quelques cas où la force motrice du tracteur sert à faire fonctionner les machines employées au façonnage et à la manutention du gravier et de la tourbe. — En revanche, il arrive assez fréquemment — surtout en temps de guerre — que les transports de gravier et de tourbe soient effectués au moyen de tracteurs agricoles. Ce sont, suivant les circonstances, les art. 3, 5, 7 et 8 de l'ACF qui sont applicables en ce cas.

Un transport de gravier et de tourbe peut ne pas être assujéti aux dispositions du STA, conformément à l'art. 3 de l'ACF, lorsque la marchandise transportée provient d'une **gravière** au d'une **tourbière** appartenant à l'exploitation agricole du détenteur de tracteur (explication de la lettre d ad art. 3 de l'ACF). Mais il en est ainsi à la condition expresse que l'exploitation de la gravière ou de la tourbière constitue pour le détenteur du tracteur une **occupation accessoire**. Le législateur ne précise pas ce qu'il faut entendre par occupation accessoire. C'est à l'autorité concédante qu'il appartient de définir cette notion dans chaque cas d'espèce. Mais on ne doit pas se tromper en admettant qu'il y a lieu de considérer en général comme une occupation accessoire l'exploitation des seules gravières et tourbières dont les revenus sont inférieurs à ceux de l'exploitation agricole elle-même et qui sont mises en chantier en période de morte saison pour l'agriculture.

D'après l'art. 3 de l'ACF, des transports de gravier peuvent encore se produire dans trois autres éventualités; tout d'abord, lorsque le **gravier** est transporté **en tant que matériaux de construction** pour l'entreprise rurale appartenant à l'exploitant (explication de la lettre c ad art. 3 de l'ACF). Cela est le cas pour les travaux de construction; rentre dans ce genre de transport celui du gravier destiné à améliorer les cours, les voies d'accès aux granges et aux écuries, ainsi que les chemins vicinaux, propriété de l'exploitant. (Il en va de même pour la tourbe qui est consommée dans l'entreprise même du détenteur de tracteur.) En second lieu, appartiennent à cette même catégorie, sous certaines conditions déterminées, les transports de **gravier et d'autres matériaux** (par quoi on entend, par exemple, des pierres, des tuyaux, des planches, du ciment, des déblais ou des remblais) pour nombre d'**ouvrages** ruraux typiques **accomplis en commun**, tels que la construction et l'entretien des routes et chemins, à l'occasion de remaniements parcellaires et d'améliorations foncières par des syndicats ou des communes, ou lors de déplacement de terres et de travaux de protection contre les avalanches. Mais dans ces cas-là, il n'y a transport au sens de l'art. 3 de l'ACF que lorsque les associés ou participants aux ouvrages en commun ont, dans un rapport déterminé, le **droit ou l'obligation de contribuer à ces travaux** (explication de la lettre e ad art. 3 de l'ACF). Troisièmement, un transport de gravier ou de matériaux est soumis à l'art. 3 de l'ACF lorsqu'il a pour but d'**aider un voisin**, sans sortir du cadre de l'**usage local** (explication de la lettre e, dernière phrase, ad. art. 3 de l'ACF).

On ne pourra équitablement considérer comme conforme à l'usage local que l'aide accordée à un voisin, qui remonte à une ancienne tradition ou qui a son origine dans de récents ouvrages ruraux établis en commun, y compris le déplacement de terres (remblais et déblais) et les travaux de protection contre les avalanches accomplis en commun.

Les transports de gravier mentionnés jusqu'ici à propos de l'art. 3 de l'ACF (transports pour des gravières appartenant au détenteur et qu'il exploite à titre d'occupation accessoire et transports pour son exploitation rurale) et les transports de tourbe (tirée de tourbières appartenant au détenteur et qu'il exploite à titre d'occupation accessoire) constituent une sorte de transports privés. En revanche, les autres transports de gravier et de matériaux (pour des travaux en commun ou pour aider à un voisin) sont, à strictement parler, exécutés moyennant une rémunération, généralement accordée sous forme de compensation avec des contributions et d'autres prestations. Mais aux conditions définies plus haut, il s'agit ici de cas-limites que le législateur a assimilés aux **transports agricoles privés**. Ceux-ci ne sont pas soumis aux dispositions du STA, d'après l'art. 3 de l'ACF. Par conséquent, le détenteur de tracteur qui, outre les travaux agricoles, effectue uniquement les transports de gravier, de matériaux et de tourbe définis plus haut, n'est pas astreint à l'obligation de se faire inscrire sur le registre des transports privés, n'a pas besoin de la carte de transport ordinaire pour le trafic privé (ni de la carte de transport verte, non plus) et n'a pas à payer de taxe d'inscription.

Lorsque l'exploitation de la gravière ou de la tourbière appartenant au détenteur de tracteur **ne constitue pas une occupation accessoire** par rapport au train de campagne, c'est l'art. 8 de l'ACF qu'il faut appliquer. Il en est de même quand les transports de gravier et de tourbe sont exécutés en relation avec un **commerce** de gravier et de tourbe appartenant au détenteur de tracteur; il est alors indifférent que ce commerce professionnel soit exploité à titre d'occupation principale ou accessoire. (Il y a commerce, dans ce sens-là, lorsque le produit est tout d'abord acheté puis revendu; la simple vente de gravier et de tourbe tirés de gravières ou de tourbières appartenant au détenteur de tracteur et exploitées par celui-ci à titre d'occupation accessoire ne rentre pas dans cette notion de commerce.) Les transports de gravier et de tourbe effectués dans ces cas-là sont de **véritables transports privés**, tels que les définit l'art. 4 du STA. Peu importe le régime du tracteur au point de vue de la police de la circulation ou du droit fiscal: son propriétaire doit en tout état de cause se faire inscrire sur le registre des transports privés et acquitter la taxe d'inscription; en outre, le véhicule doit être muni de la carte de transport prescrite à l'art. 12 du STA.

Au sujet du **transport rémunéré** de gravier et de tourbe, il y a lieu de répéter ce que nous avons exposé plus en détail à propos du transport rémunéré du bois: par rémunération, il faut entendre toute forme de rétribution opérée ou promise par les parties. C'est pourquoi la notion de transport rémunéré doit être interprétée d'une manière large. En matière de transports de gravier et de matériaux, sont seuls réservés ceux qui se rapportent à des

ouvrages établis en commun ou qui sont effectués pour aider un voisin; c'est dire qu'ils sont considérés comme des transports agricoles privés.

Un détenteur de tracteur peut, à côté de ses travaux et de ses transports agricoles privés, transporter à **titre occasionnel et contre rémunération** du gravier et de la tourbe pour le compte d'autrui, à condition

- a) de faire la déclaration prescrite au 1er al. de l'art. 6 ACF, d'inscrire son tracteur sur le registre spécial des tracteurs agricoles et de recevoir la carte de transport verte;
- b) qu'aux termes du 1er al. de l'art. 5, les transports rémunérés — soit le volume global d'eux tous, quel qu'en soit le genre — ne dépassent pas 200 heures par année et 30 heures par mois;
- c) qu'en outre le gravier ou la tourbe transportés pour le compte d'autrui soient tirés d'une gravière ou d'une tourbière susceptibles d'être considérées comme des entreprises agricoles accessoires du commettant ou que le gravier serve de matériaux de construction ou soit affecté à d'autres usages pour une entreprise agricole.

Relevons expressément ici que les **transports de corvée** (travaux communaux), qui portent principalement sur du gravier figurent parmi les **transports rémunérés** (ACF art. 5 1er al. lettre b). C'est également le cas des **transports pour l'entretien des routes** et des chemins dans la commune où le détenteur est assujéti à l'impôt (transports que les contribuables effectuent encore dans quelques localités pour acquitter leurs impôts par leur travail). Tous ces transports peuvent être exécutés par des titulaires de la carte de transport verte dans le cadre seulement des 200 heures par année ou des 30 heures au plus par mois.

Si les transports rémunérés de gravier ou de tourbe, joints à tous les autres transports effectués pour le compte d'autrui, atteignent un volume plus considérable (ACF art. 7), ils tombent tout d'abord sous le coup de l'**interdiction de principe du trafic mixte** (STA art. 5). Dans le chapitre consacré aux transports de bois, nous avons indiqué les dérogations possibles à cette interdiction et précisé la procédure à suivre pour obtenir une autorisation de courte durée pour transports de l'économie de guerre ou une autorisation de plus longue durée pour transports mixtes (voir ordonnance No. 2 du 15 janvier 1943 sur les transports mixtes). Nous avons également expliqué au même endroit quelle situation juridique se présente lorsqu'un détenteur de tracteur veut, de façon continue et à des fins lucratives, se charger de transports de gravier et de tourbe, ainsi que l'on a pu le constater parfois d'après les expériences faites jusqu'ici. Dans ces cas-là, on est en effet en présence de transports **professionnels**, astreints à la concession obligatoire en vertu de l'art. 3 1er al. du STA. Ils ne peuvent être exécutés que par des détenteurs de tracteur auxquels l'autorité concédante, soit l'Office fédéral des transports, a délivré les permis prescrits.

Signalons encore que le détenteur de tracteur n'est en droit d'effectuer, à titre occasionnel, des transports agricoles et forestiers contre rémunération, prévus à l'art. 5 de l'ACF, qu'après avoir reçu la carte de transport verte. Il ne

peut assumer des transports rémunérés allant au delà de cette norme, que ce soit en trafic mixte ou même en trafic professionnel, que lorsque l'autorité cantonale compétente ou l'Office fédéral des transports lui a délivré le permis ad hoc. Quiconque a l'intention de se livrer à un transport de ce genre doit s'adresser à temps à l'autorité compétente. Il ne peut en aucun cas escompter, surtout si la question du besoin du trafic doit être examinée auparavant, recevoir une réponse par retour du courrier et encore moins le permis sollicité.

Les **tracteurs appartenant à des communautés organisées**, dont l'activité en matière de transport est régie par l'art. 4 de l'ACF, **ne peuvent servir à transporter du gravier ou de la tourbe**, même si ces produits proviennent de gravières ou de tourbières exploitées à titre accessoire par des membres qui, par exemple, font partie d'une coopérative agricole. C'est sciemment que le législateur a introduit semblable restriction, qui ressort nettement du texte de l'art. 4 de l'ACF et notamment de l'explication y afférente, combinée avec celle de l'art. 3.

(à suivre)

Frage und Antwort Demandez et nous vous répondrons

Frage No. 45005:

Ist die Behandlung der Gummireifen mit Glycerin ratsam?

Antwort No. 45005:

Vorausgesetzt, dass Sie über Glycerin verfügen oder solches noch kaufen können, ist die Behandlung der Gummireifen mit der benannten Substanz nur zu empfehlen.

Die Gummireifen werden vorerst gründlich gereinigt, alsdann stehen gelassen bis sie gut trocken sind, und darauf dann mit warmem Glycerin fest eingerieben (Putzfäden). Dabei ist darauf zu achten, dass der Innenteil des Reifens (Leinwand) nicht davon berührt wird.

Diese Behandlung steigert die Widerstandskraft der Gummireifen. Sie würde jedoch wenig nützen, wenn man nicht darauf bedacht wäre, die Gummireifen gegen die direkten Einflüsse der Sonne, Jauche usw. zu schützen.

(Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.)

„DER TRAKTOR“ — «LE TRACTEUR»	
Redaktion, Administration und Annoncenregie: Leitung: H. Rütschi, Zürich 6 Schweiz. Traktorverband, Löwenstrasse 54, Zürich (Tel. 23 83 11, Postcheck-No. VIII 32608)	
Abonnementpreise: jährlich Fr. 6.— Für Verbandsmitglieder gratis Erscheint monatlich	Prix d'abonnement: Fr. 6.— par an Gratuit pour les membres de l'Association Paraît tous les mois
Insertionspreise / Prix d'insertion	
$\frac{1}{4}$ Seite (page) = Fr. 120.—, $\frac{1}{2}$ = Fr. 65.—, $\frac{3}{4}$ = Fr. 35.—, $\frac{1}{8}$ = Fr. 20.— bei Wiederholungen Rabatt - Prix réduits pour insertions à l'abonnement	
Klein-Annoncen (petites annonces): $\frac{1}{15}$ Seite (page) = Fr. 8.—, $\frac{2}{15}$ = Fr. 15.—, $\frac{3}{15}$ = Fr. 22.—	

Druck: Schill & Cie., Luzern